

**La I Commissione “Bilancio, Affari generali ed istituzionali”
dell’Assemblea legislativa della Regione Emilia - Romagna**

Visto l’articolo 38, comma 4, del Regolamento interno dell’Assemblea legislativa e la legge regionale 28 luglio 2008, n. 16 (Norme sulla partecipazione della Regione Emilia-Romagna alla formazione e attuazione delle politiche e del diritto dell’Unione europea, sulle attività di rilievo internazionale della Regione e sui suoi rapporti interregionali. Attuazione degli articoli 12, 13 e 25 dello Statuto regionale), in particolare gli articoli 3, 4, 6, 7 e 7 bis;

visti gli articoli 24, comma 3, e 25 della legge 24 dicembre 2012, n. 234 (Norme generali sulla partecipazione dell’Italia alla formazione e all’attuazione della normativa e delle politiche dell’Unione europea);

visto l’articolo 5 del Trattato sull’Unione europea e il Protocollo n. 2 sull’applicazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità allegato al Trattato al trattato sull’Unione europea e al Trattato sul funzionamento dell’Unione europea;

vista la Risoluzione dell’Assemblea legislativa ogg. 6440 del 21 maggio 2018 recante “Sessione europea 2018 - Indirizzi relativi alla partecipazione della Regione Emilia - Romagna alla fase ascendente e discendente del diritto dell’Unione Europea”, in particolare le lettere fff), ggg), hhh), III) e mmm);

vista la lettera della Presidente dell’Assemblea legislativa (prot. n. 40347 del 2 luglio 2018);

vista la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni. L’Europa in movimento - Una mobilità sostenibile per l’Europa: sicura, interconnessa e pulita - COM (2018) 293 final del 17 maggio 2018;

vista la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali - COM (2018) 274 final del 17 maggio 2018;

vista la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete trans-europea dei trasporti - COM (2018) 277 final del 17 maggio 2018;

vista la Risoluzione della I Commissione Bilancio, affari generali e istituzionali ogg. 4991 del 18 luglio 2017 sulla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni l’Europa in movimento - Un’agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti – COM (2017) 283 del 31 maggio 2017; sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l’uso di alcune infrastrutture – COM(2017) 275 final del 31 maggio 2017; sulla proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l’uso di alcune infrastrutture, per quanto riguarda determinate disposizioni concernenti le tasse sugli autoveicoli – COM(2017) 276 final del 31 maggio 2017 e sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti nuovi - COM(2017) 279 final del 31 maggio 2017. Osservazioni della Regione Emilia-Romagna ai sensi dell’articolo 24, comma 3, della legge n. 234 del 2012 e esame di sussidiarietà ai sensi del Protocollo n. 2 allegato al Trattato di Lisbona;

vista la Risoluzione della I Commissione Bilancio, affari generali e istituzionali ogg. 3442 del 24 ottobre 2016 sulla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Accelerare la transizione dell’Europa verso un’economia a basse emissioni di carbonio Comunicazione di accompagnamento di misure nell’ambito della strategia quadro per un’Unione dell’energia: proposta legislativa relativa a riduzioni annue vincolanti delle emissioni di gas serra che gli Stati membri devono realizzare nel periodo 2021-2030, proposta legislativa relativa all’inserimento delle emissioni e degli assorbimenti di gas a effetto serra risultanti da attività di uso del suolo, cambiamento di uso del suolo e silvicoltura nel quadro 2030 per il clima e l’energia e comunicazione relativa a una strategia europea per una mobilità a basse emissioni - COM(2016)500 final del 20 luglio 2016; Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Strategia europea per una mobilità a basse emissioni - COM(2016)501 final del 20 luglio 2016; Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas a effetto serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 per un’Unione dell’energia resiliente e per onorare gli impegni assunti a norma dell’accordo di Parigi e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ad un meccanismo di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra e di comunicazione di altre informazioni in materia di cambiamenti climatici - COM(2016)482 final/2 del 20 luglio 2016; Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all’inclusione delle emissioni e degli assorbimenti di gas a effetto serra risultanti dall’uso del suolo, dal cambiamento di uso del suolo e dalla silvicoltura nel quadro 2030 per il clima e l’energia e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo a un meccanismo di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra e di comunicazione di altre informazioni

in materia di cambiamenti climatici - COM(2016)479 final del 20 luglio 2016. Osservazioni della Regione Emilia-Romagna ai sensi dell'articolo 24, comma 3, della legge n. 234 del 2012 e esame di sussidiarietà ai sensi del Protocollo n. 2 allegato al Trattato di Lisbona;

visto l'articolo 91, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE);

visto l'articolo 172 del TFUE;

viste le relazioni elaborate dal Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi dell'articolo 6, comma 4, della legge n. 234 del 2012, in merito alla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali - COM (2018) 274 final del 17 maggio 2018 e alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete trans-europea dei trasporti - COM (2018) 277 final del 17 maggio 2018, inoltrate dalla Conferenza dei Presidenti delle Assemblee legislative delle Regioni e delle Province autonome ai sensi dell'articolo 24, comma 2, della stessa legge;

visto il parere espresso dalla III Commissione Territorio, Ambiente e Mobilità nella seduta del 20 settembre 2018 (prot. n. 52459 del 21/9/2018).

Considerato che il Protocollo n. 2 allegato al Trattato di Lisbona prevede il coinvolgimento delle Assemblee legislative regionali nel controllo della sussidiarietà in collaborazione con i rispettivi Parlamenti nazionali nell'ambito del cd. *"early warning system"* e che l'articolo 25 della legge n. 234 del 2012 disciplina la modalità di partecipazione alla verifica del rispetto del principio di sussidiarietà da parte delle Assemblee, dei Consigli regionali e delle Province autonome di Trento e di Bolzano;

considerato che il III Pacchetto misure per la mobilità (COM (2018) 293 final del 17 maggio 2018; COM (2018) 274 final del 17 maggio 2018; COM (2018) 277 del 17 maggio 2018), fa parte degli atti segnalati nell'ambito della Sessione europea 2018, sui quali l'Assemblea legislativa e la Giunta regionale si sono impegnate a valutare, al momento della effettiva presentazione, l'opportunità di inviare osservazioni al Governo ai sensi della legge n. 234 del 2012, articolo 24, comma 3, per gli aspetti di competenza regionale, oltre all'eventuale esame della sussidiarietà delle proposte legislative da parte dell'Assemblea ai sensi dell'articolo 25 della stessa legge;

considerata l'importanza di rafforzare il dialogo tra i livelli parlamentari anche sugli aspetti di merito delle proposte e delle iniziative presentate dalla Commissione europea nel contesto del dialogo politico tra Parlamenti nazionali e Istituzioni dell'Unione europea e considerato che l'articolo 9 della legge n. 234 del 2012, disciplinando la partecipazione delle Camere al dialogo politico, nel comma 2, prevede espressamente che: *"I documenti (delle Camere) tengono conto di eventuali osservazioni e proposte formulate dalle regioni e dalle province autonome di Trento e di Bolzano ai sensi dell'articolo 24, comma 3, e dalle assemblee e dai consigli regionali e delle province autonome ai sensi dell'articolo 25"*.

Considerato che nel quadro degli impegni assunti dall'Unione europea nel 2015 con l'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici, per ridurre le emissioni di CO₂ di almeno il 40% entro il 2030, e in attuazione della "Strategia europea per una mobilità a basse emissioni", la Commissione europea ha già presentato due "pacchetti per la mobilità" rispettivamente a maggio e a novembre 2017 che definivano una serie di azioni e contenevano proposte legislative e iniziative finalizzate a garantire un'agevole transizione verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti.

Considerato che questo terzo e ultimo pacchetto, "L'Europa in movimento", si attiene alla nuova strategia di politica industriale presentata a settembre 2017 e ha l'obiettivo di completare il processo che dovrebbe consentire all'Europa di beneficiare pienamente della modernizzazione della mobilità. La Comunicazione quadro, in particolare, stabilisce la strategia e definisce una serie di azioni cui si accompagnano proposte legislative dedicate.

Considerato che con riferimento al tema "Una mobilità sicura", la Commissione europea, in linea con le indicazioni della dichiarazione di La Valletta sulla sicurezza stradale di marzo 2017 in cui i governi degli Stati membri hanno assunto l'impegno di dimezzare entro il 2030 il numero di feriti gravi nell'UE rispetto al valore di riferimento del 2020, presenta un quadro strategico per la sicurezza stradale per il decennio successivo al 2020, nonché interventi finalizzati ad accelerare la realizzazione della rete centrale trans-europea dei trasporti per conseguire una mobilità a basse emissioni.

Considerato che la maggior parte delle proposte legislative presentate dalla Commissione europea unitamente alla Comunicazione intervengono in materie di competenza statale, ad eccezione della proposta di direttiva e della proposta di regolamento che intervengono in diversi settori in cui si intrecciano competenze dello Stato delle e delle Regioni, con conseguente potenziale impatto delle misure proposte sul territorio della Regione e sulle politiche regionali in materia di viabilità, mobilità sostenibile, ambiente ed energia.

Considerata, infine, l'opportunità di partecipare, già in fase ascendente, al processo decisionale dell'Unione europea e ai negoziati che seguiranno sulla comunicazione e sulle citate proposte legislative attraverso la formulazione di osservazioni e l'attivazione di tutti gli strumenti a disposizione delle Regioni;

a) si esprime sulla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni L'Europa in movimento - Una mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, interconnessa e pulita, osservando quanto segue:

- in generale, si concorda con la strategia di azione proposta dalla Commissione europea e, in particolare, con l'esigenza di promuovere le sinergie tra misure di sicurezza e di sostenibilità nel settore della mobilità, sviluppando azioni e progetti che favoriscano la mobilità pedonale e ciclabile in sicurezza, nonché l'uso dei trasporti pubblici. Nel campo della mobilità, infatti, il principio di sostenibilità (articolato sia nella riduzione degli impatti negativi sull'ecosistema e sulla salute, sia nel miglioramento dell'accessibilità, con specifica attenzione alle fasce deboli della popolazione) si coniuga con la richiesta di sicurezza, soprattutto nella dimensione urbana, dove gli incidenti rappresentano una percentuale elevata. Con riferimento particolare all'ambito urbano, infatti, favorire la riqualificazione degli spazi pubblici, creare spazi pedonali e ciclabili funzionali, gradevoli e sicuri, con facile interconnessione con il trasporto pubblico, induce i cittadini ad un diverso stile di vita favorendo la scelta di modalità di mobilità alternativa all'auto. Inoltre, si evidenzia che indirizzare le risorse a disposizione verso obiettivi integrati produce sinergie garantendo maggiormente il raggiungimento dei risultati.
- Si segnala che l'approccio integrato va favorito anche per affrontare le varie cause di incidenti, coniugando diversi strumenti e misure; questo, tra l'altro, è l'approccio previsto nell'ambito del Piano nazionale per la sicurezza stradale (PNSS) e condiviso anche dalla Regione, che negli anni ha favorito l'integrazione tra diverse misure, quali l'educazione e la sensibilizzazione dell'utenza, la formazione dei tecnici, la progettazione degli interventi infrastrutturali, la raccolta di dati per la conoscenza della rete, il monitoraggio del fenomeno dell'incidentalità, nonché il controllo tramite il potenziamento delle attrezzature a disposizione delle forze dell'ordine. È indispensabile, infatti, agire sia sul livello di sicurezza delle infrastrutture e dei veicoli, sia sul comportamento dell'utenza, a partire dai giovani sino alla fascia di età oltre i 65 anni.
- Si evidenzia l'importanza del tema della sicurezza stradale come aspetto del più ampio tema della sicurezza sul lavoro, e del necessario potenziamento della formazione e della sensibilizzazione tra i conducenti professionisti, anche attraverso la sollecitazione dell'assunzione di impegni volontari da parte di aziende ed operatori e/o associazioni di categoria. Si sottolinea, inoltre, che in questo tema rientrano anche le azioni di cd. *mobility management*, introdotte con il decreto ministeriale 27 marzo 1998 (Mobilità sostenibile nelle aree urbane), e l'applicazione della norma ISO 390011, richiamata anche nel Piano Nazionale Sicurezza Stradale (PNSS) orizzonte 2020, e in particolare nella linea strategica "Gestione della sicurezza da e verso il luogo di lavoro" che "(...) promuove lo sviluppo e l'implementazione di programmi di gestione della sicurezza da e verso il luogo di lavoro da parte di enti pubblici e privati. Un utile riferimento per questa linea strategica è la recente norma ISO 39001 sui sistemi di gestione della sicurezza stradale che individua i requisiti di tali sistemi".
- Anche con riferimento al settore del trasporto merci si esprime apprezzamento sulla strategia che emerge dalla Comunicazione, in quanto le politiche poste in essere dalla Regione risultano coerenti con gli obiettivi di miglioramento della sicurezza del traffico, della modernizzazione dei trasporti, attraverso l'uso di veicoli pesanti meno inquinanti e di soluzioni tecnologiche più avanzate. Inoltre, le proposte relative alle norme sulle emissioni per i veicoli pesanti, la loro aerodinamicità, il loro equipaggiamento con dispositivi di sicurezza avanzati, l'etichettatura dei pneumatici e la metodologia comune per il raffronto dei prezzi dei carburanti, oltre a contribuire al conseguimento dell'obiettivo dell'Unione europea di ridurre le emissioni di gas serra dovute ai trasporti e migliorare la sostenibilità, possono contribuire anche ad incrementare la sicurezza dell'autotrasporto e a qualificare la professione. Si ritiene che anche l'automazione, insieme alle altre innovazioni, potrà contribuire a cambiare la natura del trasporto su strada; tuttavia, si deve segnalare che permangono numerosi aspetti critici ancora da affrontare come, ad esempio, la definizione dei confini tra i compiti dei conducenti e del veicolo nella fase di consegna e le tipologie di infrastrutture che potranno consentirne l'attivazione.
- Si evidenzia, quindi, la necessità di coordinamento con una serie di altri complicati aspetti collegati alla professione dell'autotrasportatore come, ad esempio: i periodi di guida e di riposo, l'utilizzo del tachigrafo e la revisione delle regole e della formazione per l'accesso alla professione, per definire i quali sarà necessario coinvolgere tutti i soggetti interessati, comprese le forze dell'ordine.
- Si segnala che le proposte previste dalla Comunicazione sottolineano fortemente l'aspetto relativo al supporto alle industrie europee, per rimanere all'avanguardia nella produzione del settore, mentre si ritiene che dovrebbero essere considerati prioritari i vantaggi che possono derivare per i consumatori, ovvero per tutti i cittadini europei che potranno beneficiare di trasporti sicuri, puliti e intelligenti. Si ritiene, in particolare, che la proposta dell'istituzione di un ambiente interamente digitale per lo scambio di informazioni nella mobilità delle merci potrà costituire un sostegno fondamentale per facilitare le operazioni logistiche, sia

come servizio di supporto alle imprese sia come politica pubblica finalizzata a favorire la competitività delle aziende dell'autotrasporto, per facilitare l'evoluzione delle piccole imprese verso attività di trasporto e logistiche più specializzate. Le tecnologie digitali, inoltre, consentendo risparmi in termini di tempo, possono incidere positivamente su costi ed emissioni e, in prospettiva, sulle politiche di fiscalità.

- Si deve, tuttavia, segnalare che queste interessanti opportunità per poter essere colte e attuate necessitano di adeguati investimenti pubblici e di formazione professionale per i piccoli autotrasportatori.

b) Con riferimento alla Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, si esprime sugli aspetti di cui ai successivi punti c), d) ed e), osservando quanto segue:

c) la base giuridica appare correttamente individuata nell'articolo 91, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE);

d) ai fini dell'applicazione del Protocollo n. 2 allegato al Trattato di Lisbona, che prevede il coinvolgimento delle Assemblee legislative nel controllo di sussidiarietà in collaborazione con i rispettivi Parlamenti nazionali nell'ambito del cd. *early warning system*, la proposta di direttiva appare conforme al principio di sussidiarietà e proporzionalità come definiti dall'articolo 5, paragrafi 3 e 4, del TUE;

e) per quanto attiene il merito della proposta di direttiva, osserva che:

- relativamente all'introduzione di una valutazione delle strade a livello di rete, si sottolinea che non è del tutto chiaro come si intenda effettuare concretamente tale valutazione e quali possano essere le ricadute operative, anche se in linea di principio si concorda sul fatto che la conoscenza del fenomeno e la programmazione degli interventi risultano più efficaci se inseriti in una visione complessiva, a livello di rete.
- Con riferimento alla proposta di estensione dell'ambito di applicazione della direttiva oltre la rete trans-europea dei trasporti (TEN-T), per includere autostrade e strade principali al di fuori della rete, nonché le strade extraurbane realizzate, in tutto o in parte, con l'utilizzo di fondi dell'UE, si evidenzia che il decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35 (Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali), con il quale l'Italia ha recepito la direttiva attualmente in vigore, prevede l'estensione alle strade di interesse nazionale, non comprese nella rete stradale trans-europea, già a partire dal primo gennaio 2016, termine poi prorogato al primo gennaio 2019. Lo stesso decreto, inoltre, prevede che dal 2020 le Regioni dettino la disciplina sull'applicabilità della direttiva a livello locale. A motivo della suddetta proroga non esistono ancora esperienze cui poter fare riferimento, se non alcuni isolati studi, pertanto non si è in grado al momento di valutare appieno la portata dell'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva ad una rete vasta, fino al livello locale, anche se circoscritta alla rete extraurbana. Si può evidenziare, comunque, che l'applicazione della direttiva comporterà una consistente attività preventiva di analisi e valutazione, di esami di progetti e, successivamente, di controllo ed ispezione, per far fronte alla quale sarà necessario prevedere risorse adeguate, sia umane che economiche.
- Con riferimento alle previsioni relative alla progettazione e alla manutenzione della segnaletica orizzontale e la segnaletica verticale, per una migliore riconoscibilità da parte dell'utente e per facilitare l'introduzione di sistemi di mobilità connessa e automatizzata, non si può che concordare su questo specifico richiamo, considerato che la segnaletica costituisce il modo attraverso cui la strada "comunica" con l'utente, di conseguenza, più "il messaggio è chiaro", più la guida diventa sicura. Sul punto, si segnala che la Regione Emilia-Romagna ha approvato con la delibera della Giunta regionale n. 1643 del 18 novembre 2013, le Linee guida per la progettazione dei piani di segnaletica verticale. Le Linee guida trattano la segnaletica verticale prevista nel Regolamento del Codice della strada (DPR n. 495 del 16.12.1992, Titolo II, capo II, paragrafo 3, articoli dal 77 al 136), riportando le caratteristiche previste dal Codice e fornendo soluzioni univoche nei casi di differenti interpretazioni operative. Si ritiene auspicabile l'adozione di analogha iniziativa anche a livello nazionale.
- Relativamente alla previsione dell'obbligatorietà della considerazione sistematica degli utenti della strada vulnerabili in tutte le procedure di gestione della sicurezza stradale, si concorda pienamente anche con questa innovazione, considerato che ciclisti, pedoni e motociclisti sono gli utenti che subiscono effetti più gravi dall'incidentalità sulle strade, evidenziando al contempo gli ulteriori adempimenti che discenderanno dall'attuazione di questo obbligo.
- In conclusione, non si rileva la necessità di modifiche puntuali al testo della proposta di direttiva, ma si evidenzia una criticità per la sua eventuale futura applicazione collegata alla scarsità di risorse attualmente a disposizione rispetto alla mole di attività prevista e agli interventi conseguenti.

f) Con riferimento proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete trans-europea dei trasporti - COM (2018) 277 final del 17 maggio 2018, si esprime sugli aspetti di cui ai successivi punti g), h), i), j) osservando quanto segue:

g) la base giuridica appare correttamente individuata nell'articolo 172 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE);

h) ai fini dell'applicazione del Protocollo n. 2 allegato al Trattato di Lisbona, che prevede il coinvolgimento delle Assemblee legislative nel controllo di sussidiarietà in collaborazione con i rispettivi Parlamenti nazionali nell'ambito del cd. *early warning system*, la proposta di direttiva appare conforme al principio di sussidiarietà come definito dall'articolo 5, paragrafo 3, del TUE;

i) con riferimento al rispetto del principio di proporzionalità, come definito dall'articolo 5, paragrafo 4, del TUE, relativamente alla forma dell'azione dell'Unione europea, **si rileva** che la scelta dello strumento giuridico del regolamento (stante la diretta applicabilità dello stesso, che non lascia margini di intervento per gli Stati membri), in luogo di una direttiva (che consentirebbe invece agli Stati di poter tenere adeguatamente conto, in fase di recepimento, della propria normativa interna e delle diverse specificità territoriali, garantendo al contempo tempistiche più idonee per l'attuazione) potrebbe risultare eccessivamente gravosa e impattante;

j) per quanto attiene il merito della proposta di regolamento, osserva che:

- in linea generale, si condividono le finalità della proposta di regolamento e in particolare l'obiettivo di velocizzare le procedure autorizzative e regolamentare i rapporti in caso di progetti transfrontalieri. Si segnalano, tuttavia, alcune perplessità legate, da un lato, alla previsione di un'unica Autorità competente al rilascio delle autorizzazioni e al suo ruolo, e, dall'altro, alle tempistiche molto ristrette per il rilascio delle autorizzazioni stesse che la proposta di regolamento intende introdurre.
- Si rileva, infatti, che l'allocatione della competenza al rilascio di tutte le autorizzazioni, comprese quelle legate ai vincoli ambientali, paesaggistici e territoriali, presso un'unica Autorità non tiene conto del fatto che la legislazione nazionale e regionale vigente attribuisce tale competenza a diversi soggetti, sia a livello nazionale che locale. Inoltre, si ritiene che la tempistica prevista dalla proposta di regolamento per l'approvazione dei progetti non tenga adeguatamente conto delle interlocuzioni con i diversi livelli territoriali e, conseguentemente, delle differenti autorità locali competenti coinvolte nella realizzazione di una tratta della rete *Ten-T*. Si ricorda, infatti, che la definitiva approvazione del regolamento nell'attuale formulazione implicherebbe il conseguente automatico adeguamento della legislazione interna alle prescrizioni dello stesso.
- Alla luce della precedente considerazione si segnala, quindi, che la scelta dello strumento giuridico del regolamento (che si applica direttamente senza margini di intervento per gli Stati membri), in luogo di una direttiva (che consentirebbe invece agli stessi di tener conto in fase di recepimento della propria normativa interna e delle specificità territoriali, garantendo al contempo tempistiche più idonee per l'adeguamento dell'ordinamento interno) potrebbe risultare eccessivamente gravosa e impattante, stante, come detto, la diretta applicabilità dei regolamenti stessi.

k) **Dispone** l'invio della presente Risoluzione alla Giunta della Regione Emilia-Romagna, per garantire il massimo raccordo tra gli organi della Regione nello svolgimento delle rispettive attività e competenze, assegnate dalla legge e dal regolamento e invita la Giunta a trasmettere la presente Risoluzione al Governo e alla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, quali osservazioni ai fini della formazione della posizione italiana, ai sensi dell'articolo 24, comma 3, della legge n. 234 del 2012;

l) **dispone** l'invio della presente Risoluzione al Senato della Repubblica e alla Camera dei Deputati ai fini dell'espressione del parere di cui al Protocollo n. 2 sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità ai sensi dell'articolo 25 della legge n. 234 del 2012 e della formulazione dei documenti delle Camere nell'ambito della partecipazione al dialogo politico con le istituzioni dell'Unione europea ai sensi dell'articolo 9 della legge n. 234 del 2012;

m) **impegna** la Giunta ad informare l'Assemblea legislativa sul seguito dato alle osservazioni della Regione Emilia-Romagna sul III Pacchetto di misure sulla mobilità UE (COM (2018) 293 final del 17 maggio 2018; COM (2018) 274 final del 17 maggio 2018; COM (2018) 277 del 17 maggio 2018) sulle eventuali posizioni assunte dalla Regione a livello europeo e nazionale, con particolare attenzione a quelle assunte in sede di Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, nonché sugli ulteriori contributi della Regione al processo decisionale europeo;

n) **dispone** inoltre l'invio della presente Risoluzione alla Conferenza dei Presidenti delle Assemblee legislative delle Regioni e delle Province autonome, ai sensi dell'articolo 25 della legge n. 234 del 2012 e, per favorire la massima circolazione delle informazioni sulle attività di partecipazione alla fase ascendente, ai parlamentari europei eletti in Emilia-Romagna e ai membri emiliano-romagnoli del Comitato delle Regioni, al Network sussidiarietà del Comitato delle Regioni e alle Assemblee legislative regionali italiane ed europee.

Approvata a maggioranza dalla Commissione I Bilancio Affari generali ed istituzionali nella seduta del 24 settembre 2018